WYDAWNICTWA INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO

V Naukowy Zjazd organizowany przez Instytut Bałtycki

ZBIGNIEW MIŁOBĘDZKI

Węgiel i surowce przemysłu ciężkiego

Uwagi wstępne

Poniższy referat muszę poprzedzić kilku uwagami, poświęconymi statystyce, gdyż na niej ta praca się opiera i na podstawie zestawień statystycznych są wyciągane pewne wnioski.

Istnieje 5 rodzajów statystyk, na których można się oprzeć, badając obroty portów p. o. c., względnie stosunek portów do zaplecza. Są nimi:

1) Statystyka portowa portu gdyńskiego, prowadzona przez Urząd Morski w Gdyni. Opiera się ona na konosamentach, podaje cyfry wagi brutto, przy czym, jeśli chodzi o czas, są dla niej miarodajne momenty wyjścia względnie przyjścia statków.
2) Statystyka portowa portu w Gdańsku, prowadzona przez Zarząd Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku — założenie jak wyżej.
3) Statystyka Głównego Urzędu Statystycznego (G. U. S.), opierająca się na pracy służby celnej w porcie, podająca wagę netto. Dane, zawarte w Rocznikach Handlu Zagranicznego G. U. S.'u odnoszą się tylko do obrotów portów z zapleczem polskim. Data uchwycenia statystycznego — moment odprawy celnej.
4) Statystyka Centralnego Biura Statystyki Przewozów Ministerstwa Komunikacji (C. B. S.). Obejmuje ona m. i. przewóz towarów między poszczególnymi Dyrekcjami O. K. P. a portami. Podaje wagę brutto. Data uchwycenia statystycznego — moment nadania względnie odbioru przesyłek na stacjach P. K. P.
5) Liczne statystyki organizacyj branżowych, których członkowie importują lub eksportują przez porty p.o.c., jak np. Unii Polskiego Przemysłu Górniczo-Hutniczego w Katowicach (Unia P. P. G. H.) dla węgla, cynku i rud cynkowych, Centrali Zakupu Złomu w Warszawie dla złomu, Związku Polskich Hut Żelaznych dla rud żelaznych i manganowych itd. W zakresie mego referatu, tzn. towarów masowych, są to

statystyki, podające wagę brutto. Moment uchwycenia statystycznego — chwila wyjścia lub wejścia towaru z lub do zakładu przemysłowego, tzn. kopalni czy huty.

Powyższe statystyki ukazują się w bardzo rozmaitych odstępach czasu od chwili zamknięcia okresu statystycznego. Najszybciej ukazują się statystyki zarządów portowych, drugie co do kolejności są statystyki branżowe, pojawiające się mniej więcej po upływie pół roku, trzecie są statystyki G. U. S'u. Statystyki C. B. S., jako najdokładniejsze, a zatem wymagające najdłuższych opracowań, ukazywały się dotychczas po upływie dwóch lat.

Między wszystkimi wymienionymi statystykami zachodzą poważne różnice. Odnosi się to przede wszystkim do porównania statystyk portowych ze statystyką C. B. S., aczkolwiek teoretycznie biorąc, ponieważ obie podają wagę brutto, zgodność ich powinna być największa. Różnice — aczkolwiek niewiarogodnie duże — są spowodowane uchwytywaniem danych w różnym czasie. Różnice te powstają na przełomie roku kalendarzowego. Poza tym zaważa moment przetrzymywania towarów w magazynach portowych, aczkolwiek przy towarach masowych szczegół ten nie powinien grać roli, wreszcie statystyka C. B. S. nie rozróżnia artykułów nadawanych do portu i tam pozostających (cement, kamienie i żelazo budowlane dla budowy portu, surowce dla przemysłu portowego itd.) od towarów eksportowanych, podając je pod wspólną rubryką „Nadanie do portu". Eliminacja grupy towarów, pozostających w porcie, z powyższej wspólnej rubryki jest niemożliwa. Między statystykami, które praktycznie biorąc, powinny być najbliższe, a mianowicie C. B. S. i branżowymi, zachodzą również różnice. Są one trudno wytłumaczalne. Wreszcie statystyka G. U. S., pomijając, że podaje wagi netto, co przy towarach masowych nie powinno stanowić różnic, dzięki odrębnej nomenklaturze towarowej, sprawia trudność dla porównań z innymi statystykami. Jest ona najbliższą statystyk branżowych.

Przy pisaniu niniejszego referatu stanąłem wobec zagadnienia, która z powyższych statystyk może najlepiej służyć omawianym zagadnieniom. Ze względu na rozbicie między dyrekcje kolejowe, a zatem węziej biorąc, na pewne ośrodki gospodarcze, oparłem się zasadniczo na statystyce C. B. S. W chwili pisania referatu miałem do dyspozycji statystykę C. B. S.'u do r. 1935 włącznie i to nie w całości, jeśli chodzi o ten rok. Dane z późniejszych czasów tam, gdzie zachodziła tego potrzeba, brałem przeważnie ze statystyk branżowych. Tam wreszcie, gdzie obliczałem transporty towarów importowanych do kraju i wywożonych zagranicę oraz udział Śląska w obrotach portów, opierałem się na danych G. U. S.'u. Wskutek nieporównywalności wszystkich statystyk i dzięki niezgodności sum globalnych, musiałem niekiedy odstąpić od przedstawienia często dość ciekawych zestawień, jak np. procentowego obliczenia importu poszczególnych ośrodków

gospodarczych, tzn. Śląska lub hutniczego okręgu w województwie kieleckim (hut staropolskich) w stosunku do pracy portów p.o.c.

Jeśli w jednej tabeli wypadło mi oprzeć się na dwóch źródłach statystycznych, to, pomijając zasadniczą niedokładność, jaką jest różny czas uchwytywania statystyk, błąd w formie ostatecznych obliczeń procentowych nie jest wielki. Różnice bowiem, wynikające z różnego momentu statystycznego, które występują przy towarach masowych na przełomie roku, wynoszą przy tych towarach kilkaset do kilku tysięcy ton; ilości te, wobec globalnych obrotów tymi towarami w ciągu roku, mogą w ostatniej kolumnie tablic — cyfrach procentowych — stanowić różnicę dopiero w drugiej, a nawet trzeciej cyfrze po przecinku, a zatym nie przyczyniają się do zmiany obrazu istotnego stanu rzeczy.

* * *

Jest rzeczą powszechnie wiadomą, że przemysł w trzech dzielnicach Polski rozbiorowej pracował każdy w innych warunkach. Każdy z nich zaopatrywał się w surowce na innych rynkach, przeważnie własnych i na innych rynkach sprzedawał swe wytwory. Po wskrzeszeniu Polski przemysł, położony na jej ziemiach, pomijając nowe warunki wymiany, stworzone po wojnie, znalazł się w szczególnej sytuacji: jednocześnie musiał szukać nowych dróg w zaspokojeniu zapotrzebowania na surowce, jak np. rudy żelazne czy manganowe, i nowych rynków zbytu, np. na węgiel. Jedynie przemysł górnośląski miał zagwarantowany pewien czas przejściowy dla przystosowania się do nowych warunków, dzięki postanowieniom Konwencji Genewskiej. O ile w pierwszych latach niepodległości kwestia surowców nie przedstawiała się dla przemysłu województw centralnych specjalnie groźnie, były one bowiem w fazie gruntownej odbudowy po dewastacyjnej polityce okupantów przy jednoczesnej liberalnej polityce gospodarczej, to z czasem kwestia surowcowa stawała się coraz poważniejszą, osiągając kulminacyjne znaczenie w związku z polityką reglamentacyjną i dewizową w latach ostatnich. Dlatego też byłoby przesadą mówić obecnie o wolnej grze podaży i popytu w dziedzinie surowców przemysłowych, potrzebnych dla przemysłu w Polsce.

Nie wdając się w ocenę takich czy innych przesłanek, powodujących tę politykę, ograniczymy się do podania stanów obecnej wymiany towarów masowych, tzn. węgla i surowców przemysłu ciężkiego, między portami p. o. c. a ich zapleczem.

Polska polityka gospodarcza, której wysiłek z zupełnie zrozumiałych względów kierowany był na drogę morską, znalazła się w tym dobrym położeniu, że, jeśli chodzi o towary masowe w powyższym ujęciu, to musiały one zarówno w eksporcie, jak i w imporcie iść jej jak najbardziej na rękę. Przyczyniły się do tego rynki zbytu dla polskiego węgla, jak i rynki zakupu na pozostałe surowce. Stąd też udział tej grupy towarów w obrotach por-

towych, jest tak duży (przy czym jasno zdać sobie trzeba sprawę, że główną rolę gra tu przemysł śląski) że bez przesady można powiedzieć, że Śląsk w znacznej mierze przesądza politykę portową i że vice versa, zadawalające rozwiązania gospodarcze Śląska bez udziału portów p. o. c. są niemożliwe. Tak więc zbadanie przyczyn kierowania się tej grupy towarów przez porty p. o. c. może rzucić światło na obecną i przyszłą politykę portową, jak i na znaczenie portów polskich dla przemysłów surowcowych.

Węgiel

Aby zrozumieć kierunkowości w eksporcie węgla należy wniknąć w organizację przemysłu węglowego. Początki tej organizacji widzimy w stworzeniu najprzód dwóch konwencji węglowych, jednej dla zagłębi dąbrowskiego i krakowskiego i drugiej dla Śląska. Miały one za zadanie przede wszystkim uporządkowanie rynku wewnętrznego. Następnym etapem było połączenie tych dwóch konwencji w Polską Konwencję Węglową, do której wstąpiły firmy reprezentujące 99% wydobycia węgla kamiennego. Konwencja rozpoczęła wkrótce pertraktacje z przemysłami węglowymi innych państw, wynikiem czego były umowy dotyczące rynków Austrii, Czechosłowacji, Niemiec i Węgier, czyli rynków Europy Środkowej, oraz większości pozostałych rynków eksportowych i obszaru W. M. Gdańska. Umowa w sprawie rynków skandynawskich nastąpiła znacznie później, a poprzedziła ją długa walka konkurencyjna. W swym własnym zakresie przemysł węglowy uregulował eksport na rynki skandynawskie i środkowoeuropejskie oraz do Belgii, Francji, Holandii i Włoch.

Jeśli chodzi o organizację sprzedaży, to jedna grupa kopalń sprzedaje węgiel na eksport bezpośrednio, względnie przez siostrzane swe firmy (Skarboferm, Giesche, Saturn, Renard), druga zaś grupa kopalń przez specjalne biura sprzedaży, jak Robur, Progress i Fulmen. Ta druga grupa, reprezentująca węgiel śląski, ma większe znaczenie. Zaznaczyć jednocześnie trzeba, że jeśli chodzi o eksport węgla wchodzą jedynie w grę zagłębia śląskie i dąbrowskie; zagłębie krakowskie nie eksportuje ze względu na mało konkurencyjne właściwości swego węgla.

Historię eksportu węgla możnaby ująć z punktu widzenia poszczególnych zagłębi. Ponieważ zaprowadziłoby to nas za daleko, poprzestaniemy na stwierdzeniu, że zdobywanie rynków eksportowych należało podjąć od początku. Przed wojną węgiel górnośląski szedł przeważnie na potrzeby rynku niemieckiego (63%), na ziemie polskie innych zaborów (12%), pozostałe zaś ilości były sprzedawane w najbliższym basenie środkowo-europejskim. Węgiel dąbrowiecki i krakowski obsługiwał swoje rynki. Biorąc ogólnie, produkcja węgla po wskrzeszeniu Polski znacznie przewyższała możliwości konsumpcyjne rynku wewnętrznego. W swych staraniach o zwiększenie eksportu polski przemysł

węglowy przechodził okresy złej koniunktury, jak zakaz eksportu węgla do Niemiec, względnie dobrej, jak okres strajku węglowego w Anglii w 1926 r. Początkiem właściwej ekspansji węgla były duże dostawy na rynki skandynawskie, podjęte jeszcze przed, a znacznie wzmożone po wybuchu wojny celnej z Niemcami i rozszerzone po strajku angielskim.

W chwili obecnej eksport węgla możemy podzielić tak pod względem zawartych umów, jak i kierunkowości, na cztery grupy rynkowe:

1) Rynek środkowo-europejski, obejmujący W. M. Gdańsk, Austrię, Czechosłowację, Niemcy i Węgry (tzw. rynki objęte statutem P. K. W.).
2) Państwa skandynawskie i bałtyckie, Belgia, Francja, Holandia i Włochy (tzw. rynki objęte konwencją eksportową).
3) Resztę rynków europejskich, obejmujących inne państwa, oprócz Rosji.
4) Rynki pozaeuropejskie, wśród których dominującą rolę grają rynki południowo-amerykańskie.

Z powyższych czterech grup jedynie pierwsza grupa odbiera węgiel z Polski bezpośrednio kolejami. Do pozostałych trzech węgiel idzie morzem, a zatym przez porty p. o. c. Jeśli chodzi o procentowy udział tych czterech grup w eksporcie węgla, to przedstawia się on następująco (dane Unii P. P. G. H. za 1936 r.):

grupa 1) 12,75%
„ 2) 71,03%
„ 3) 3,59%
„ 4) 4,85%

Do węgla eksportowego należy zaliczyć również węgiel bunkrowy, którego udział w eksporcie wyniósł 7,78%.

Udział węgla w eksporcie drogą morską wzrastał stale. Układ procentowy między eksportem węgla (bez miału węglowego) drogą lądową i morską przedstawiał się następująco (lata 1926—1934, dane C. B. S., 1935 — 1937 — dane Unii P. P. G. H.):

Tablica Nr 1

Rok	przez granice lądowe	morzem	Śląsk
1926	68,8	31,2	63,8
1927	52,6	47,4	79,7
1928	42,9	57,1	82,8
1929	42,3	57,7	79,6
1930	31,7	68,3	82,8
1931	24,2	75,8	84,5
1932	20,1	79,9	84,1
1933	16,7	83,3	82,9
1934	14,3	85,7	85,2
1935	16,4	83,6	+*
1936	12,7	87,3	84,5
1937	14,6	85,4	84,7

* Znak + oznacza brak bliższych danych.

Aby uwypuklić udział Śląska w eksporcie morzem w skali ogólnopolskiej podajemy powyżej trzecią tabelę „Śląsk", obrazującą procentowy udział Śląska w eksporcie węgla morzem. Wynika z niej, że Śląsk w tym wypadku partycypuje stale w ponad 80%.
Cyfrowo eksport węgla polskiego morzem z podziałem na Gdańsk i Gdynię przedstawiał się następująco (1926—1934 dane C. B. S., 1935—1937 — dane Unii P. P. G. H.) w tonach:

Tablica Nr 2

Rok	Ogółem	Przez Gdynię	%	Przez Gdańsk	%
1926**	4 495 147	424 934	9,4	3 382 450	75,2
1927**	5 500 847	937 762	17,0	4 372 615	79,4
1928**	7 648 842	1 823 305	23,8	5 797 144	75,8
1929**	8 242 290	2 488 822	30,1	5 753 468	69,8
1930	8 513 261	3 055 377	35,9	5 457 884	64,1
1931	10 758 321	4 378 504	40,6	6 379 817	59,4
1932	8 073 881	4 337 074	53,7	3 736 807	46,3
1933	7 719 173	4 582 464	59,3	3 136 709	47,7
1934	8 583 366	5 433 313	63,3	3 150 053	36,7
1935	7 663 355	5 384 186	70,2	2 279 169	29,8
1936	7 688 473	5 523 931	69,2	2 364 542	30,8
1937	9 645 186	6 132 600	63,5	3 512 586	36,5

W latach 1926—1928 węgiel przeładowywany był również w Tczewie, skąd bezpośrednio szedł na morze. W poszczególnych latach ilości te wynosiły: 1926 r. — 187 763 t, 1927 r. — 190 470 t i w 1928 r. — 28 393 t.

Rozpatrując rynki zaopatrywane w węgiel polski morzem zauważymy, że przeszło 1/3 całego esksportu jest dostarczana grupie państw skandynawskich i bałtyckich. Procentowy odbiór tych państw w stosunku do całego eksportu polskiego przedstawiał się następująco (dane Unii P. P. G. H. za 1936 r.):

Szwecja	—	26,10%
Norwegia	—	4,55%
Dania	—	3,40%
Finlandia	—	2,76%
Łotwa	—	0,57%
Estonia	—	0,02%
Razem:		37,40%

Ten układ stosunków eksportowych należy uznać za racjonalny, gdyż po basenie naddunajskim są to drugie z kolei rynki naturalnego zbytu. Utrzymanie jednak nawet tych ilości kosztowało polski przemysł węglowy dużo wysiłków; system bowiem naszego głównego konkurenta Anglii zawierania traktatów handlowych z państwami skandynawskimi, zapewniający coraz to większe dostawy na te rynki przy jednoczesnej konkurencji w ce-

** Bez miału węglowego, którego ogólnopolski eksport wynosił: 1926 r. — 1956 t, 1927 r. — 2 394 t, 1928 r. — 8 321 t, 1929 r. — 25 532 t.

nach, mógł doprowadzić do stopniowej eliminacji węgla polskiego. Porozumienie z Anglią, gwarantujące wzajemnie pewne ilościowe dostawy oraz porozumienie co do cen położyło kres tym obawom.

Z innych rynków w 1936 r. największymi odbiorcami były: Francja (14,36%) i Włochy (11,61%). Z państw zamorskich — Argentyna (2,94%).

Przewóz węgla odbywa się statkami żeglugi nie regularnej. Polska flota handlowa, o czym będzie mowa później, bierze w transportach węgla stosunkowo mały udział.

Jeśli porównamy eksportowe obroty portów p. o. c. z eksportem węgla przekonamy się, że jest on wraz z koksem podstawowym towarem obrotowym portów w eksporcie pod względem tonażu. Poniższe zestawienie oparte na statystykach G.U.S.'u z podziałem na Gdynię i Gdańsk obrazuje to dobitnie (w okrągłych tysiącach ton).

Tablica Nr 3

Rok	Ogólny obrót Polski w eksp. przez Gdynię	w tym węgiel	%	Ogólny obrót Polski w eksp. przez Gdańsk	w tym węgiel	%
1928	+	+	+	6 748	4 984	73,8
1929	2 402	2 367	98,5	6 864	5 342	77,8
1930	2 932	2 816	96,0	7 474	5 646	75,5
1931	4 573	4 271	93,3	7 652	6 054	79,1
1932	4 547	4 227	92,9	5 121	3 925	76,6
1933	4 987	4 462	89,4	4 591	3 094	67,3
1934	5 947	5 249	88,2	5 257	3 201	60,8
1935	6 252	5 339	85,3	4 226	2 336	55,2
1936	6 259	5 240	83,7	4 423	2 280	51,5

Zestawienie wartościowe wypada odmiennie, przy czym procent udziału węgla spada.

Powyższe liczby wykazują dobitnie, że procent udziału węgla w obrotach portu gdyńskiego utrzymuje się stale na poziomie ponad 80%. Procent w Gdańsku spada. Jako objaśnienie tego faktu można podać rozbudowę urządzeń przeładunkowych w porcie gdyńskim. Wnioski, płynące z tych cyfr, są pocieszające. Węgiel nie jest dla portów w ogóle, jako towar masowy, ładunkiem atrakcyjnym. Obniżający się stale procent jego udziału w obrotach portowych świadczy o coraz większej ilości, względnie większej liczbie eksportu innych towarów, bardziej nasze porty interesujących.

Skonstatowanie faktu, że ponad 85% węgla idzie morzem, a jedynie niecałe 15% lądem, musi nasuwać wniosek, że układ ten nie jest przypadkowy. I tak też jest w istocie.

Znaną jest powszechnie rola węgla eksportowego w bilansie handlowym Polski. Jako główny produkt eksportowy przynosi eksport węgla poważny zasób dewiz, stanowiąc 14—20% ogólnej

wartości wywozu z Polski. Niewątpliwie w tych warunkach interesem nie tylko Państwa, ale i przemysłu węglowego jest lokowanie węgla na tych rynkach, które nie mają ograniczeń dewizowych, nie pomijając zresztą starań odnośnie eksportu i na inne rynki, poddawszy jednak na nich swe możliwości eksportowe ogólnej polityce handlowej Państwa w postaci układów handlowo-kontyngentowych. To też wachlarz eksportowy węgla jest bez mała odzwierciedleniem, można powiedzieć, państw o liberalnej polityce dewizowej. Takimi krajami są np. państwa skandynawskie, bałtyckie, Holandia i Francja; są nimi również państwa zamorskie z południowo-amerykańskimi na czele.

Grupa państw środkowo-europejskich, jak Węgry, Rumunia, Austria, Czechosłowacja, która ze względu na swe położenie powinna być w pierwszym rzędzie naturalnym rynkiem zbytu dla węgla polskiego, prowadzi ścisłą reglamentację dewizową, a co za nią idzie — politykę kontyngentów.

Niewątpliwie w kierunku eksportu węgla morzem grają poważną rolę koszty transportu. O ile koszty transportu koleją (frachty kolejowe) w ramach stałych taryf są łatwo uchwytne i względnie ustabilizowane, tak, że zawsze można obliczyć procentowy udział kosztów transportu w cenie węgla loco punkt odbiorczy, o tyle takiż udział w transporcie morskim, nawet w przybliżeniu, jest do obliczenia nie możliwym. Każda transakcja sprzedaży i każdy rynek węglowy mają swoje ceny. Jeśli poza tym uwzględnimy, że jednostkowe frachty na węgiel zależą od szeregu okoliczności, jak m. i. wielkość partii, możliwość znalezienia powrotnych ładunków, ryzyko żeglugi po pewnych szlakach itd., wyprowadzenie nawet bardzo ogólnego i przeciętnego udziału kosztów transportu morzem w cenie węgla cif jest bardzo ryzykownym. Naogół jednak z całą pewnością można stwierdzić, że przewóz morski jest tańszy. Dowodem tego niech będą obecne wysyłki węgla morzem a dalej Renem do Szwajcarii, które kalkulują się taniej, niż koleją i wysyłka morzem do Budapesztu, która narobiła w 1935 r. dużo hałasu.

Rzecz jasna, że te olbrzymie ilości węgla, które przeszły przez porty p. o. c. w ostatnich kilkunastu latach wymagały dużych inwestycji w portach w postaci urządzeń przeładunkowych, uporządkowania sieci kolejowej w zapleczu i w portach oraz, częściowo, w postaci stworzenia własnej floty handlowej. Główną rolę w sprawnym przejściu ładunków węgla przez porty grają urządzenia przeładunkowe. Ocena tych urządzeń w portach p.o.c. musi wypaść bardzo dodatnio. Jest to wynikiem przede wszystkim możliwości wykorzystania przy ich budowie w Gdyni najnowszych zdobyczy na tym polu. Pomijając stworzenie w porcie specjalnego basenu węglowego o powierzchni 35 ha, jako podstawy do osiedlenia się w nim prywatnych węglowych firm przeładunkowych, firmy te zainstalowały urządzenia przeładunkowe, będące ostatnim wyrazem techniki w tym zakresie. Do nich zaliczyć należy tran-

sportery taśmowe, kombinowane z wywrotnicami wagonowymi, zasobniki automatyczne, wywrotnice wagonowe, dźwigi portalowe itd. Łączna zdolność przeładunkowa portu gdyńskiego w zakresie węgla wynosi 650 000 ton miesięcznie. Obrót węglem w porcie gdańskim koncentruje się w basenie dla towarów masowych w Wisłoujściu. Zdolność przeładunkowa węgla w Gdańsku wynosi ca 600 000 ton miesięcznie; oba porty łącznie przeładować mogą 1 250 000 ton miesięcznie, czyli ca 15 milionów ton rocznie. Ponieważ w 1937 r. eksport wyniósł 9 645 186 ton, cyfra ta stanowi ca 65% możliwości przeładunkowych portów p. o. c. Zaznaczyć również należy, że koniunktura na węgiel, wytworzona w latach 1925—1928, skłoniła niektóre towarzystwa do wybudowania urządzeń przeładunkowych w Tczewie. Wobec jednak spadku cen eksportowych przeładunek w Tczewie okazał się niebawem nierentownym i wkrótce został zaniechany.

Przeładunek w Gdyni znajduje się w 100% w rękach polskich, w Gdańsku w ca. 50%. Wypada nadmienić, że Gdańsk importuje również węgiel niemiecki w ilości około 100 000 ton rocznie.

Przeładunek węgla w obu portach znajduje się w rękach firm prywatnych, mających, jak np. w Gdyni, pewne umowy z portem co do przeładunku minimalnych ilości węgla rocznie. Minima te zresztą dawno zostały przekroczone.

Jedno z towarzystw — Polskarob — posiada własną węglową flotę handlową w postaci czterech statków o łącznej pojemności 4 530 NRT oraz pływającą stację bunkrową. Statki tej firmy wywożą, począwszy od 1932 r., około 450 000 ton węgla rocznie. Udział więc polskiej węglowej floty handlowej jest w eksporcie węgla nikły i ściśle, w 1936 r., wyniósł on 5,8%. Ponieważ inne statki polskie nie wchodzą przy eksporcie węgla, w rachubę przyjąć należy, że reszta węgla eksportowego jest przewożona pod obcymi banderami. Szwecja, Dania i Niemcy przodują w tym względzie.

Dowóz wielkich ilości węgla do portów był możliwy dzięki sprawnie funkcjonującym kolejom i polityce taryfowej, która była bodajże najistotniejszym czynnikiem, umożliwiającym eksport drogą morską. Początkowo węgiel szedł starą trasą kolejową na Bydgoszcz, Tczew, Gdańsk. Zwiększające się jednak stale obroty portowe i eksport węgla, jak również konieczność powiązania portu gdyńskiego z zapleczem linią, którąby biegła przez terytorium suwerenne, doprowadziły do budowy magistrali Śląsk — Gdynia. Dzięki tej magistrali węgiel z basenu śląskiego otrzymał najkrótsze połączenie z Gdynią. Przelotność tej linii znacznie się wzmoże przez położenie drugiego toru na nowobudowanych szlakach. Po załatwieniu tego i po rozbudowie dworców rozdzielczych na Śląsku, technicznie biorąc, kwestia transportu węgla do portów p.o.c. będzie należycie rozwiązana.

Zagadnienie taryf na przewóz węgla do portów jest bardzo delikatne i jako takie dyskutowane jest dość ostro w ostatnich

latach. Stwierdzić należy raz jeszcze, że niskie taryfy eksportowe przyczyniły się głównie do umożliwienia konkurencyjności węgla polskiego na rynkach zamorskich, ocena ich jednak jest bardzo różna, zależnie od punktu widzenia działania tych taryf na zagadnienia gospodarcze. Jeśli brać pod uwagę znaczenie eksportu węgla dla bilansów gospodarstwa narodowego (dewizy) każda ofiara na rynku wewnętrznym wydaje się być usprawiedliwiona. Wychodząc zaś z założenia, że obecne węglowe taryfy eksportowe są dla kolei deficytowe i że kolej musi odbijać swe straty na innych przewozach rynku wewnętrznego, przyznać trzeba, iż są one poważnym obciążeniem dla tego rynku. Dopóki jednak nie znajdziemy w Polsce innej tańszej drogi transportu węgla, np. drogą wodną, istnienie ich należy uznać za usprawiedliwione, tym bardziej, że wysokość tych taryf spełnia postulat gospodarczy, iż państwo instrumentami swej polityki ekonomicznej powinno łagodzić ten niekorzystny stan, jakim jest oddalenie głównych centrów importu i eksportu od portów p.o.c. i umożliwiać tym centrom konkurencję na rynkach eksportowych.

Dalszymi koniecznymi warunkami sprawnego eksportu węgla jest kompleks spraw technicznych w porcie, jak terminowe podstawianie i zabieranie wagonów w porcie, należyte rozwiązanie kolejowego węzła w porcie itd. oraz sprawy, kalkulacyjne, jak kwestie opłat postojowego. Obiektywnie należy stwierdzić, że powyższe zagadnienia z roku na rok znajdują co raz lepsze rozwiązanie.

Koks i cynk

Jeśli mowa o eksporcie artykułów masowych, należy jeszcze krótko wspomnieć o koksie i cynku. Technika eksportu koksu jest podobna do węgla pod każdym względem, dlatego też nie będziemy się nią dłużej zajmować. Cynk idzie w mniejszych ilościach i ma charakter półmasowy.

Ilość koksu eksportowanego morzem przedstawia poniższa tabela (1926—1934 dane C.B.S., 1935—1937 — dane Unii P.P. G.H.) w tonach:

Tablica Nr 4

Rok		co stanowiło następujące procenty ogólnego eksportu koksu:
1926	25 515	17,8
1927	46 581	28,5
1928	41 747	21,4
1929	45 326	23,3
1930	51 978	25,2
1931	144 555	51,5
1932	97 300	44,5
1933	104 296	56,4
1934	286 989	78,1
1935	228 690	67,7
1936	293 013	72,8
1937	302 101	72,2

Do 1932 r. większość eksportu szła przez Gdańsk (od 77—95%); od tego czasu widzimy przewagę Gdyni. Wyłącznym eksporterem koksu był Śląsk.

Cynk w większych ilościach widzimy w portach od 1931 r. Coroczny eksport morzem wynosi około 20 000 ton i stanowi ostatnio około 25% ogólnego eksportu. Również w zakresie cynku Śląsk jest wyłącznym eksporterem.

Rudy żelazne i inne

Przechodząc do grupy surowców importowanych, tzn. rud żelaznych, rud innych (cynkowych, manganowych, chromowych itd.) i złomu dla potrzeb przemysłu ciężkiego, zaznaczyć przede wszystkim należy, że oprócz złomu, którego zakup jest scentralizowany w Centrali Zakupu Złomu Związku Polskich Hut Żelaznych, reszta surowców jest zakupywana przez poszczególne przedsiębiorstwa. We wszystkich powyższych pozycjach Polska nie jest bądź to samowystarczalną, bądź to eksploatacja niektórych rud w Polsce, ze względu na znaczne koszty wydobycia a niskie ceny gotowego wytworu, się nie opłaca. Trzy powyższe grupy rozpatrzymy osobno.

Rud żelaznych Polska sprowadziła (dane C.B.S.) w tonach:

Tablica Nr 5

Rok	Import ogólny	Import morzem		
1926	209 654	51 997	co stanowi następujące	24,8
1927	232 080	132 966	procenty ogólnego im-	57,2
1928	170 054	105 874	portu:	62,2
1929	267 455	232 350		86,8
1930	166 178	129 226		77,7
1931	224 620	124 767		55,5
1932	81 449	70 243		86,2
1933	125 861	59 286		47,1
1934	154 665	127 315		82,3
1935	315 649	249 252		78,9

Wachlarz państw, z których importowaliśmy rudę żelazną morzem, był dość duży i składał się z następujących krajów: Szwecja, Z. S. R. R., Sierra-Leone, Norwegia, Marokko i Grecja. Odbiór w Polsce można podzielić między huty śląskie i huty staropolskie w woj. kieleckim. Udział procentowy tych dwóch grup bywał bardzo różny, zależnie od polityki zapotrzebowania i zapasów. Na ogół można jednak powiedzieć, że udział hut śląskich wynosił stale ponad 60%, spadając jedynie w r. 1932, nadzwyczaj słabym dla hutnictwa śląskiego, do 51,9%.

Cyfrowo import rud morzem do Polski z podziałem na Gdańsk i Gdynię przedstawiał się następująco: (dane według C. B. S.) w tonach:

Tablica Nr 6

Rok	Ogółem import morzem	Przez Gdańsk	%	Przez Gdynię	%
1926	51 997	51 997	100	—	—
1927	132 966	132 966	100	—	—
1928	105 874	105 874	100	—	—
1929	232 350	215 282	92,6	17 068	7,4
1930	129 226	103 337	79,9	25 889	20,1
1931	124 767	107 732	86,3	17 035	13,7
1932	70 243	41 587	59,2	28 656	40,8
1933	59 286	39 464	66,5	19 822	33,5
1934	127 315	71 302	56,0	56 013	44,0
1935	249 252	156 476	62,7	92 776	37,3

Cyfry te wskazują, że w dziale importu rud żelaznych Gdańsk niewątpliwie przewyższa Gdynię. Porównanie to wystąpi z większą jeszcze wyrazistością, jeśli będziemy rozpatrywali obrót wszystkich rud łącznie (Tablica Nr 9). Należy zaznaczyć, że ruda żelazna była jednym z najpoważniejszych towarów tranzytowych dla zaplecza, ściślej dla Czechosłowacji.

Jeśli chodzi o udział rudy żelaznej wraz z innymi rudami, przeznaczonymi dla Polski, w obrotach obu portów, to stanowią one poważne pozycje (dane według G. U. S.'u — pozycja „rudy metalowe") w tonach:

Tablica Nr 7

Rok	Ogólny obrót Gdyni w imporcie	w tym rudy	%	Ogólny obrót Gdańska w imporcie	w tym rudy	%
1929	218 026	15 379	7,05	1 559 915	378 972	24,3
1930	343 034	23 239	6,7	778 747	196 288	25,2
1931	506 935	10 468	2,06	447 838	147 862	33,0
1932	346 690	38 802	11,1	345 073	48 278	13,9
1933	699 033	53 425	7,6	362 231	38 098	10,5
1934	776 161	66 486	8,5	376 515	93 319	24,7
1935	866 101	120 071	13,8	396 325	147 289	37,1
1936	1 160 602	161 123	13,8	525 914	278 223	52,9

Podkreślić należy, że powyższe cyfry odnoszą się wyłącznie do handlu zagranicznego Polski. Faktyczne ilości rud wszelkiego rodzaju, przechodzące przez porty p. o. c., są znacznie wyższe ze względu na ładunki tranzytowe do dalekiego zaplecza zagranicznego. Według statystyki portów, ilości rud, które przeszły przez porty p. o. c., wynosiły:

Tablica Nr 8

Rok	Przez Gdynię	Przez Gdańsk
1933	80 224	113 579
1934	103 587	236 594
1935	134 835	410 674
1936	151 490	611 788

Cyfry powyższe odbiegają znacznie od cyfr importu do Polski. Nie mniej według nich należy szacować efektywny udział tego towaru w obrotach portowych. Poniżej podajemy zestawienie A, obrazujące procentowy udział rud w obrotach portowych i zestawienie B, obrazujące procentowy rozdział obrotu rudami między oba porty (według statystyki portów, nie G. U. S.'u):

Tablica Nr 9

Rok	A Gdynia	A Gdańsk	B Gdynia	B Gdańsk
1933	9,2	23,0	41,3	58,7
1934	10,4	36,0	30,4	69,6
1935	12,1	52,7	24,7	75,3
1936	11,3	62,8	22,8	77,2

Z powyższych cyfr wynika, że dla Gdańska rudy są jednym z podstawowych artykułów w imporcie. Jednocześnie uwidacznia się z przytoczonych tabel bardzo nierównomierny rozdział rud między oba porty z oczywistym uszczerbkiem dla Gdyni. Jest to wynikiem niedoinwestowania portu gdyńskiego w zakresie urządzeń przeładunkowych dla towarów masowych. Ze względu na specyficzne znaczenie portu gdyńskiego dla Polski inwestycje te powinny być szybko przeprowadzone aż do stworzenia specjalnego basenu dla towarów masowych (poza węglem) w tym porcie.

Grupa innych rud, tzn. cynkowych, manganowych, ołowianych, chromowych itd., ilościowo stanowi w imporcie Polski poważną grupę, dającą w latach dobrej koniunktury cyfrę około 200 000 ton rocznie. Ilości idące morzem były stosunkowo niewielkie i nie przekraczały 21% ogólnego importu, jak to uwidacznia poniższa tabela (dane według C. B. S.) w tonach:

Tablica Nr 10

Rok	Import całej Polski	Z tego przez porty	co daje następujące procenty ogólnego importu:
1926	54 055	3 291	6,1
1927	96 655	7 039	7,3
1928	108 223	11 234	10,4
1929	201 934	43 249	21,4
1930	211 660	28 314	13,4
1931	128 865	2 326	1,9
1932	77 390	397	0,6
1933	129 002	6 741	5,3
1934	116 905	13 650	11,7

Wachlarz państw, od których importowaliśmy powyższe rudy, był bardzo szeroki. Zwiększające się obroty morskie w tej grupie w ostatnich latach należy przypisać zwiększonemu importowi rud cynkowych, wywołanemu przez autarkiczne dążenia Rzeszy Niemieckiej w zakresie produkcji cynku i w związku z tym trudnościom, jakie mieli polscy importerzy w nabywaniu rud cynkowych na niemieckim Górnym Śląsku, które to rudy szły dotych-

czas przez śląską granicę lądową. Do 1932 r. import tej grupy rud odbywał się wyłącznie przez Gdańsk. Od 1934 r. rozkłada się on równomiernie między oba porty. Należy jeszcze zaznaczyć, że stale w ponad 95% odbiorcą tych rud jest Śląsk. Udział tej grupy rud łącznie z rudami żelaznymi w pracy obu portów podany był powyżej (Tablica Nr 7).

Złom

Tym, czym dla portu gdańskiego przy imporcie są rudy, tym dla Gdyni jest złom. Na tym polu Gdynia bije bezkonkurencyjnie Gdańsk. Złom jest artykułem nadającym się par excellence do transportu morskiego i prawie w 100% drogę tę wykorzystuje. Poniższa tabela wykazuje ogólny import złomu, import przez porty p. o. c., procentowy udział drogi morskiej w imporcie i udział Śląska ilościowy ogólny i w imporcie morzem w procentach (1926—1934 dane C. B. S., 1935 — 1936 dane G. U. S.'u).

Tablica Nr 11

Rok	Cały import Polski	Import morzem	%	Udział Śląska w % ogólnego importu	Udział Śląska w % importu morzem
1926	136 084	6 550	4,8	93,7	30,1
1927	231 188	94 635	40,9	67,6	35,1
1928	283 731	235 702	83,1	60,6	55,1
1929	493 619	417 468	84,6	68,5	65,6
1930	344 177	320 979	93,2	81,6	67,6
1931	365 513	354 479	96,9	76,1	71,3
1932	130 970	130 090	99,3	63,3	63,4
1933	322 462	319 708	99,1	69,9	66,3
1934	313 809	295 588	94,1	61,4	57,3
1935	360 079	288 356	80,0	+	+
1936	451 183	400 659	88,8	+	+

Jak z powyższej tabeli wynika, złom jest artykułem dążącym wybitnie do drogi morskiej. To też udział jego w zagranicznym handlu Rzeczypospolitej przez porty jest poważny, jak to wykazuje poniższa tablica (dane G. U. S.'u; cyfry ogólnych obrotów portowych — patrz tablica Nr 7):

Tablica Nr 12

Rok	Złom przez Gdynię	%	Złom przez Gdańsk	%
1929	38 928	17,8	46 623	2,9
1930	224 349	65,3	71 220	9,1
1931	334 759	66,0	4 304	0,96
1932	113 659	32,7	7 781	2,2
1933	303 437	43,4	20 399	5,6
1934	284 486	36,6	5 287	1,4
1935	285 380	32,9	2 976	0,75
1936	394 343	33,9	6 316	1,2

Globalne jednak ilości, ze względu na tranzyt są większe. Według statystyk portowych następujące ilości złomu przeszły przez porty w Gdyni i Gdańsku w ostatnich latach:

Tablica Nr 13

Rok	Przez Gdynię	%	%	Przez Gdańsk	%	%
1933	320 809	36,8	95,9	13 497	2,7	4,1
1934	314 094	31,6	98,8	3 522	0,53	1,2
1935	338 941	30,4	99,1	2 746	0,35	0,9
1936	446 886	33,4	98,4	6 837	0,7	1,6

Zamieszczone obok kolumn tonażowych pierwsze liczby procentowe wskazują udział złomu w obrotach importowych tych portów według statystyk portowych; drugie kolumny procentów odzwierciedlają stosunek procentowy Gdyni i Gdańska w stosunku do ogólnego importu złomu morzem. Przewaga Gdyni jest tu oczywista. Złomu dostarczało Polsce 19 państw z Belgią, Francją i Holandią na czele.

Kwestia złomu dla hutnictwa polskiego jest specjalnie ważna ze względu na to, że rynek wewnętrzny nie może zaspokoić jego zapotrzebowania. Będąc uzależnionym w dziedzinie złomu od zagranicy hutnictwo polskie boleśnie odczuwa wszelkie zwyżki cen złomu, które zarysowały się szczególnie w latach 1936 i 1937 w związku z ogólnymi tendencjami zbrojeniowymi. To też Polska była jednym z inicjatorów powstania Międzynarodowego Porozumienia Zakupu Złomu, które zawarto w roku ubiegłym. Dodatni jego wpływ zarówno co do spadku cen, jak i co do przydziału rynków zakupu najbliżej nas położonych, wystąpił wyraźnie w 1937 r.

Grupa importowanych surowców dla przemysłu ciężkiego znajduje się w warunkach podobnych do tych, jakie podaliśmy przy węglu. Udział polskiej floty handlowej w przewozie tych ładunków jest minimalny. Przewóz surowców odbywa się trampami. Dlatego też, tak jak i przy węglu, obliczenie procentowego udziału kosztów przewozu w cenie cif jest bardzo trudne. Koleje, aczkolwiek w odwrotnym kierunku przewożą surowce po niskich taryfach, mimo to obowiązujące stawki są dość często za wysokie w stosunku do kosztów produkcji, jak np. przy cynku.

Reasumując powyższe uwagi odnośnie obrotów węglem, koksem i cynkiem w eksportowych obrotach portów i surowcami dla przemysłu ciężkiego w obrotach importowych, rzuca się na pierwszy rzut oka ich olbrzymia przewaga w pracy portów. W eksporcie udział ten wynosi ponad 70%, w imporcie około 90%. Mimo tej niewątpliwej przewagi, przewagi tak wyraźnej, że dzięki niej porty p. o. c. można nazwać portami masowymi, a która występuje jeszcze dobitniej jeśli zesumujemy inne surowce, jak drzewo przy eksporcie lub fosforyty przy imporcie, procentowy udział tych grup waha się dość wyraźnie, mając nawet tendencje malejące. Wynika z tego, że udział innych towarów — drobnicy, ła-

dunku dla portów bez porównania bardziej atrakcyjnego — stale się zwiększa. Ciekawą analizę tego faktu dla Gdyni widzimy w Roczniku Rady Interesantów Portu w Gdyni za rok 1936.

Jeśli te procentowe cyfry przełożyć na jednostki wagi, to okaże się, że porty p. o. c. przeładowują cyfrę ca 9 milionów ton dla dalekiego swego zaplecza krajowego, tj. dla Śląska lub województwa kieleckiego. Jest to też powodem, że koleje polskie wykazują najdłuższe przebiegi tono - kilometrów. Analizując to zagadnienie dochodzimy do wniosku, że powodem tych anormalnych stosunków jest brak połączeń portów p. o. c. z zapleczem drogą wodną, czyli niemożność odbioru względnie dostaw towaru do portów żeglugą śródlądową. Szczególnym wyjątkiem jest pod tym względem Gdynia, która w ogóle nie ma połączeń wodnych, w lepszym położeniu jest Gdańsk, będący u wylotu Wisły, ale i ten jego plus jest w chwili obecnej raczej teoretyczny z punktu widzenia artykułów masowych przez nas rozpatrywanych, gdyż brak regulacji Wisły, a dalej Przemszy odcina główne baseny przemysłowe od tego portu. Sprawa żeglugi śródlądowej jest tak ważna, że zatrzymamy się na niej dłużej.

Transport wodą artykułów masowych

Obecny stan żeglugi śródlądowej w Polsce jest fatalny dzięki nieuregulowaniu rzek. Posiadając sieć rzeczną, jak najbardziej odpowiadającą rozwojowi żeglugi, Polska niewątpliwie zaniedbała ten odcinek komunikacji. W chwili obecnej, jako nadające się do transportu wodnego, należy uważać jedynie sieć kanałów noteckich i Wisłę od Torunia w dół. Po tych drogach wodnych mogą kursować statki o nośności powyżej 400 ton, a więc barki, za których pomocą transport kalkuluje się należycie i poniżej stawek kolejowych. Wisła od Warszawy w górę oraz wschodnia sieć rzek umożliwia jedynie spław barek o nośności poniżej 200 ton, przy czym arteria wypadowa Śląska — rzeka Przemsza — w chwili obecnej nie dopuszcza do kursowania barek o nośności powyżej 50 ton. Rzecz jasna, że stan ten uniemożliwia rentowną i prawidłową żeglugę, nie mówiąc o tym, że Śląsk, jako główny klijent przyszłej żeglugi śródlądowej w zakresie importu, jak i prawdopodobnie eksportu towarów, jest obecnie praktycznie pozbawiony tej dogodnej drogi transportu. Plany przyszłego uregulowania sieci rzek i budowy kanałów w Polsce przewidują, że cała sieć wodna, począwszy od Mysłowic do Gdańska wraz z siecią wschodnią i kanałami umożliwi kursowanie barek o nośności do 600 ton. Według orzeczeń fachowców transport towarów masowych w barkach o takim tonażu jest opłacalny i dobrze się kalkuluje. Pomijając koszty przewozu wodą, które są osią zagadnienia, na konieczność uporządkowania dróg wodnych w Polsce wskazuje fakt, że jest to najpewniejszy środek transportu na wypadek wojny.

Porównywanie obecnych kosztów transportu wodą i kolejami w Polsce nie dałoby właściwego obrazu tych wielkich różnic, jakie w tej dziedzinie uwidaczniają się na zachodzie Europy. Jeśli chodzi o Polskę powodem drogich frachtów jest mała ładowność barek, trudności i nieregularności żeglugi i szczupły stan taboru. Poza tym brak w Polsce giełd frachtowych, czy innych organizacji któreby regulowały opłaty przewozowe.

Stosunek kosztów przewozu drogą wodną i kolejami wyraża się w Niemczech cyframi 1,25 : 3,9, przy czym powyższa cyfra jednostkowa dla dróg wodnych w następnych latach niewątpliwie się jeszcze obniży. Jak wyżej zaznaczyliśmy, polskie cyfry kosztów przewozu są nieporównywalne. Gdybyśmy jednak przyjęli, że stan dróg wodnych w Polsce jest w przybliżeniu podobny do stanu sieci dróg niemieckich i że stosunek kosztów przewozu drogami wodnymi i kolejami ukształtuje się podobnie jak w Rzeszy (1,25 : 3,9), to w założeniu że te towary, które obecnie są wysyłane do portów kolejami, a mogły by być przerzucone na drogę wodną, pójdą tą drogą do portów, otrzymalibyśmy dla producentów względnie nabywców tych towarów oszczędność, wynoszącą ca 66% obecnie wykładanych kosztów przewozów. Aczkolwiek jest niemożliwością przełożyć powyższe obliczenie na sumę w złotych, niewątpliwie jednak wyniesie ona miliony.

Jeśli będziemy rozpatrywali obecne nadania czy przyjęcia portów p. o. c. w komunikacji żeglugą śródlądową, to nie widzimy ani jednej pozycji, dotyczącej omawianych powyżej towarów masowych. Jedyną pozycją zbliżoną, przewożoną zarówno w górę, jak i w dół rzeki, są metale w ilości około 10.000 ton rocznie w każdą stronę. Jest to niewątpliwie winą obecnego wąskiego zasięgu polskich dróg wodnych.

Tymczasem u naszych najbliższych sąsiadów zachodnich, w Rzeszy Niemieckiej, sprawa ta przedstawia się inaczej. W 1935 r. na drogach wodnych przewieziono 19,9% ogółu przewozów towarowych Rzeszy z ilością przeszło 100 milionów ton. Sieć wodna Rzeszy, jeśli chodzi o długość na 100 km² stanowi 1/5 długości kolei żelaznych; w Polsce trochę mniej niż 1/3. Tymczasem mając lepszy stosunek sieci wodnej do dróg kolejowych Polska przewiozła rzekami tylko około 1% całego obrotu towarowego.

Z ogólnej ilości 116.051.000 ton, przewiezionych w 1936 r. drogami wodnymi w Rzeszy, na interesujące nas artykuły masowe przypadało:

ruda żelazna i manganowa	—	13 375 000	ton
węgiel kamienny	—	35 089 000	„
kamienie	—	3 777 000	„
ziemia, piasek, żwir	—	13 476 000	„
stal, żelazo, blachy	—	1 644 000	„ *

* Według artykułu „Die Lage der Deutschen Binnenschiffahrt" w Nr 9 za rok 1938 „Mitteilungen des hamburgischen Welt und Wirtschafts Archiv.

Same rudy i węgiel wynoszą tu ponad 48 milionów ton, czyli ponad 40% ogółu przewozów. Jeśli chodzi o węgiel, to cyfra ta stanowi 30% ogółu przewozu węgla w Rzeszy, rud 12%. Cyfry powyższe dotyczą całości przewozów, tzn. obejmują zarówno komunikację z portami, jak i przewóz wewnętrzny.

Porty Rzeszy w ostatnich latach prawie że podwoiły swój obrót żeglugą śródlądową z zapleczem. Rozpatrując obroty najbardziej nas obchodzącego portu Szczecina — zauważymy, że w r. 1935 2/3 obrotów morskich tego portu przechodziło szlakiem Odry według następującego zestawienia:*

weszło do portu w Szczecinie	z morza	3 869 719	ton
„ „ „ „	Odrą	1 242 272	„
wyszło z portu w Szczecinie	na morze	2 196 508	„
„ „ „ „	Odrę	2 888 130	„

Ogółem przewozy w basenie Odry waniosły w 1935 r. 1,9 miliardów tono - kilometrów.

Port szczeciński powinien nas szczególnie interesować, gdyż na dalekim jego zapleczu leży Niemiecki Górny Śląsk o produkcji podobnej, aczkolwiek nie tak zróżniczkowanej, jaka istnieje na Polskim Górnym Śląsku. Otóż biorąc port w Koźlu na Odrze, jako punkt przeładunkowy dla produkcji niemieckiego G. Śląska widzimy, że średnie obroty towarowe na Odrze od Koźla po Szczecin wynosiły w okresie 1931 — 1935 przeciętnie po 5,5 miliona ton rocznie, z czego przewóz paliwa stanowił 49% (2,7 mil. ton), przewóz rud 3,7% (200 tys. ton), razem węgiel, koks i rudy stanowiły 53% ogółu przewozów. Dla porównania dodamy, że w Polsce drogą wodną ze Śląska wywożono w latach ostatnich około 100 000 ton węgla. Należy zaznaczyć, że ukończenie budowy kanału Adolfa Hitlera, który łączy Odrę z centrum przemysłowym niemieckiego G. Śląska i uporządkowanie Odry, zwiększy jeszcze przewóz powyższych artykułów masowych.

Wyżej przytoczone cyfry wykazują dobitnie, czym dla ciężkiego przemysłu są drogi wodne. Lista towarów masowych, które mogłyby być przewożone drogą wodną w Polsce, nie jest obszerną natomiast tonażowo bardzo ważką. Jeśli będziemy rozpatrywali obecne obroty portów i zapotrzebowanie względnie wysyłkę zaplecza polskiego, to przy imporcie wchodziłyby w grę rudy wszelkiego rodzaju, złom i fosforyty, przy eksporcie zaś węgiel, koks, cynk, żelazo i nawozy sztuczne. Należy zaznaczyć, że co do węgla zdania, przynajmniej w tej chwili, są podzielone.

Przerzucenie tych materiałów na drogę wodną mogłoby dać rozliczne korzyści: przede wszystkim tańszy transport, o czym była mowa wyżej, który dałby w rezultacie 1) oszczędność producentowi i 2) zwiększyłby nasze możliwości konkurencyjne na

* Według „Statistisches Jahrbuch der Stadt Stettin" za rok 1935.

rynkach zagranicznych, dalej skorzystałaby na tym niewątpliwie kolej w formie jej odciążenia, drogi wodne otworzyłyby nowe rynki zbytu wewnątrz Polski, wreszcie, o czym już wspominaliśmy, drogi wodne są najpewniejszą formą transportu na wypadek wojny.

Patrząc w najbliższą przyszłość należy się jeszcze liczyć z tym że również i tranzyt kolejami między portami p. o. c. a Czechosłowacją będzie narażony na ostrą walkę konkurencyjną z chwilą, gdy będzie zbudowany kanał, łączący Odrę i Elbę z Dunajem, a zatem gdy dla eksportu zagranicznego (względnie importu), posługującego się dotychczas polskim tranzytem kolejowym, stanie otworem tańsza droga transportowa. Chcąc zachować rynki obecnego tranzytu nie widzimy innej drogi, jak po uregulowaniu Wisły starać się o połączenie kanałowe od kanału Odra — Dunaj do Wisły.

Jeśli zsumujemy te zyski, jakie daje droga wodna ciężkiemu przemysłowi w komunikacji z portami i dodamy do tego możliwości, jakie staną przed przemysłem w formie dystrybucji swych wyrobów na rynku wewnętrznym za pomocą tej drogi, okaże się jasnym, że sprawa należytego uregulowania sieci rzek i kanałów w Polsce wysuwa się na jedno z czołowych miejsc wśród problemów inwestycyjnych. O jak najszybszą realizację uregulowania sieci rzek w Polsce powinny, naszym zdaniem, zabiegać zarówno sfery gospodarcze, jak i porty we własnym interesie.

* * *

W obecnej sytuacji gospodarczej świata, skomplikowanej układami reglamentacyjnymi, kontyngentami i przepisami dewizowymi, bardzo trudno jest dać wodze przewidywaniom, jak, choćby w najbliższej przyszłości, ułożą się stosunki w zakresie eksportu węgla i importu surowców przez porty.

Ogólnie biorąc, dalsza ekspansja węgla na rynkach, będących największymi odbiorcami, jest ograniczona względnie uregulowana umowami producentów. Dalsza część rynków mieści się w ramach umów handlowych. Oprócz więc niedużej liczby tzw. wolnych rynków, i to bardzo odległych, nie należy się liczyć z dużym zwiększeniem eksportu węgla morzem. Nie trzeba również zamykać oczu na fakt, że zwiększona ekspansja morska węgla nie szła niestety w parze z utrzymaniem dawnych dostaw (ilościowo) na rynki najbardziej naturalne, tj. do Węgier i Austrii. Eksport nasz do tych krajów znacznie spadł.

Jeśli chodzi o surowce dla przemysłu ciężkiego, sprawa przedstawia się prościej. Import rud wzrastać będzie prawdopodobnie stosownie do wzrostu produkcji hutniczej, aczkolwiek nie tak proporcjonalnie jak dotychczas, gdyż przystosowywanie wsadu hutniczego do rud krajowych zwolni częściowo huty od

zakupu rud zagranicznych. Tendencja przywozu rud specjalnych, jak i złomu nie ulegnie zapewne większym zmianom.

W rozpatrywanych zagadnieniach na najbliższą przyszłość wysuwa się niewątpliwie kwestia transportu artykułów masowych drogą wodną. Rozwiązanie jej jest niełatwe, gdyż oprócz samego uregulowania rzek, czy budowy kanałów, ze sprawą tą wiąże się szereg innych, nie mniej trudnych problemów. Ogólnie biorąc są to kwestie taboru, przeładowni, regularności żeglugi, placów zbiorczych, polityki frachtowej itd. Nie mniej rozwiązanie tego zagadnienia uważamy za jedno z najpilniejszych zagadnień w w związku z portami i artykułami masowymi.

Lubelskie Zakłady Graficzne właśc. Adam Szczuka — Lublin, Zamojska 12